TREŚĆ:

L. G. — ROKI SŁUŻBOWE IZBY GDYŃSKIEJ . 5
B. POLKOWSKI. — NOWY BUDŻET MIASTA GDYNI 6

WIADOMOŚCI Z GDYNI
Zamorskie obroty towarowe w porcie gdyńskim w marcu br. 7
Ruch statków w Gdyni w marcu br . . . 9
Ruch pasażerów w Gdyni w marcu br. . . 9
Rozwój ruchu pocztowego w Gdyni w roku 1933 9
Ruch kolei Pensylwańskiej w Gdyni . . . 9
Roboty budowlano - techniczne w porcie w marcu 10
Ulgi w opłatach stemplowych 10
Montaż nowych dźwigów w porcie 10

WIADOMOŚCI MORSKIE
Rynek frachtowy szwedzki w r. 1933 . . . 10
Uwiązany tonaż floty handlowej Szwecji . 11
Ruch statków w Antwerpji w marcu br. . 11
Ruch w Kanale Panamskim 11
Premje za rozbiórkę statków w Italji . . . 11
Krążownicza rufa u statków przybrzeżnej żeglugi 11
Fotografowanie przez mgłę 11

WIADOMOŚCI HANDLOWE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE
Usprawnienie eksportu polskiego do Hiszpanji 11
Eksport polski do Algierji 12
Traktaty i układy handlowe 12
Zmiany przepisów celnych i dewizowych, zanotowane przez P. I. E. w okresie od 27. III. do 7. IV. br 12

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE
Firmy, poszukujące kontaktu z eksporterami polskimi 13

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE
Gdynia, jako międzynarodowe centrum turystyczne 13

TARGI I WYSTAWY
XV Targi Medjolańskie 14
Międzynarodowe Targi w Budapeszcie . . 14
Wizy na paszporty dla udających się na Targi Lewantyńskie 14

KOMUNIKATY
Sytuacja na rynku ziemniaczanym w marcu br. 15

Z REJESTRU HANDLOWEGO 15

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU
B. Sotkowski. Budowa Chłodni Śledziowej w porcie rybackim w Gdyni 19
Kronika 20

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-Gdańsk 20

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 15 kwietnia 1934 r. | NR. 10

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

ROKI SŁUŻBOWE IZBY GDYŃSKIEJ.

W czasach ostatnich wiele się mówi i wiele się działa w kierunku zespolenia i skoncentrowania wysiłków poszczególnych organizacyj gospodarczych dla osiągnięcia bardziej doskonałych form wytwórczości i wymiany handlowej produkcji polskiej. Wysiłki te siłą rzeczy, przechodzą pewne etapy organizacyjne, wyniki ich dają się odczuć dopiero po pewnym czasie. Najbliżej nas dotyczącym przykładem tego rodzaju pracy organizacyjnej są przeobrażenia, jakie zaszły w latach ostatnich w zakresie działalności naszej Izby.

Mały oddział morski Izby Grudziądzkiej, utworzony w roku 1927 w Gdyni, przekształcił się stopniowo w Izbę samodzielną, obejmującą rejon początkowo Izby Grudziądzkiej, następnie Izby Toruńskiej i wreszcie w końcu roku ubiegłego części rejonu Izby Bydgoskiej. Rozwój ten Izby Gdyńskiej nie jest zjawiskiem wypadkowem, lecz wynika konsekwentnie i logicznie z faktu zmian, jakie zaszły w ogólnej polityce gospodarczej Polski, dążącej niezłomnie do pełnego wykorzystania swego stanu posiadania nad morzem.

W tych warunkach Izba Gdyńska ma za zadanie, jako organ samorządu gospodarczego, stać na straży z jednej strony interesów gospodarczych ogólno-polskich w zakresie działalności nad morzem, i z zamorzem, z drugiej zaś strony reprezentować interesy gospodarcze swego bezpośredniego rejonu działalności w ścisłym kontakcie ze sferami gospodarczemi, których jest emanacją. To podwójne zadanie, jakie Izba ma do wykonania, posiada wiele stron dodatnich, gdyż daje jej podstawy do orjentowania się w całokształcie zagadnień polityki gospodarczej polskiej i wyciągnięcia z tego tytułu możliwie najwięcej korzyści dla działalności sfer gospodarczych swego rejonu. Dla osiągnięcia tych korzyści koniecznem jest jednak, aby sfery gospodarcze rejonu Izby ze swej strony utrzymywały z reprezentacją swych interesów jaknajściślejszy kontakt i wykorzystywały w możliwie najszerszym zakresie możliwości, jakie wynikają z samego faktu, że działają na terenie, stanowiącym najbliższe zaplecze Gdyni, tej głównej bramy wypadowej działalności gospodarczej Polski na rynkach światowych.

Na tle tych uwag ogólnych Roki służbowe Izby Gdyńskiej, które zainaugurowane zostały dnia 9. bm. w Toruniu, jako stolicy Pomorza, nabierają specjalnego znaczenia. Roki, wyraz staropolski, oznaczający wyjazdowe urzędowanie danej instytucji poza obrębem swej stałej siedziby, jednak na terytorjum, objętem zakresem jej działalności, mają przedewszystkiem na celu danie możności bezpośredniego zetknięcia się władz Izby ze sferami gospodarczemi w miejscach ich codziennej pracy i przez to zapoznania się możliwie najdokładniej nietylko z ogólną sytuacją danego ośrodka, co możliwem jest do osiągnięcia również przy okazji ogólnych konferencyj gospodarczych, lecz głównie, i to jest przedewszystkiem zadaniem Roków, natychmiastowe załatwienie na miejscu spraw, wysuniętych przez przedstawicieli sfer gospodarczych. Roki służbowe, odbyte w Toruniu, odrazu wykazały pożyteczność tego rodzaju instytucji i znalazły należyte zrozumienie pośród obecnych na nich przedstawicieli handlu i przemysłu miejscowego; miały one

jeszcze i tę dodatnią stronę, że wzięły w nich udział nietylko osoby, bezpośrednio z Izbą związane z tytułu swej do niej organizacyjnej przynależności, lecz również i to w przeważającej mierze działacze miejscowi z poszczególnych branż handlu i przemysłu. Jak wynikło z dyskusji, która się wywiązała po programowem przemówieniu Dyrektora Izby p. Krupskiego, działacze miejscowi poruszyli sprawy nietylko wyłącznie ich dotyczące, lecz również i sprawy o ogólniejszem znaczeniu, będące już przedmiotem wystąpień Izby wobec czynników miarodajnych, względnie podlegających opracowaniu i dalszemu przedstawieniu tym czynnikom. Jest rzeczą zrozumiałą, że Izba, mając swą siedzibę aczkolwiek w najważniejszym ośrodku gospodarczym swego rejonu, niemniej na peryferji jego położonym, dąży i dążyć będzie nadal do utrzymania kontaktu bezpośredniego ze sferami gospodarczemi w możliwie największej ilości miejscowości, objętych jej działalnością. Roki służbowe pod tym względem z całą pewnością odegrać będą mogły rolę doniosłą i bardziej skuteczną, niż przedstawicielstwa stale prawie nieznane w rejonach pozostałych Izb Przemysłowo-Handlowych.

L. G.

NOWY BUDŻET MIASTA GDYNI.

Gospodarka finansowa miasta Gdyni w latach poprzednich nie była planowa, gdyż nie posiadała opracow. budżetów w latach 1931/32 i 1932/33 gospodarka finansowa odbywała się na podstawie prowizorjów. Dopiero od r. 1933/34 gospodarka finansowa miasta zaczęła nabierać form właściwych. Pierwszą czynnością Zarządu miasta pod nowem kierownictwem obecnego Komisarza Rządu p. F. Sokoła było opracowanie i przedłożenie Radzie Miejskiej do uchwalenia budżetu na rok 1933/34. Budżet na rok 1934/35 uchwalony przez Radę Miejską w dniu 28 marca br. był opracowany na podstawie rocznego doświadczenia i dostosowany został w miarę mo[illegible]ności do warunków dzisiejszych.

Znamienną cechą obu budżetów na rok 1933/34 i 1934/35 jest równowaga między wydatkami a dochodami gminy.

Podajemy poniżej zestawienie wydatków i dochodów miasta zarówno zwyczajnych jak i nadzwyczajnych, według pozycyj budżetowych w tysiącach złotych.

	Pozycje budżetowe	rzeczywiste 1932/33	budżet 1933/34	budżet 1934/35
	WYDATKI OGÓŁEM	*14.429*	*13.940*	*10.698*
	Wydatki zwyczajne	*8.397*	*6.971*	*7.690*
I.	Administracja	920	795	822
II.	Majątek komunalny	87	75	80
III.	Przedsiębiorstwa miejskie	20	—	—
IV.	Spłata długów	5.845	4.420	4.665
V.	Drogi i place publiczne	100	145	144
Va.	Pomiary i plany	12	125	119
VI.	Oświata	278	207	252
VII.	Kultura i sztuka	11	29	44
VIII.	Zdrowie publiczne	259	275	311
IX.	Opieka społeczna	355	249	246
X.	Popieranie rolnictwa	3	10	2
XI.	Popieranie przemysłu i handlu	19	29	18
XII.	Bezpieczeństwo publiczne	198	256	328
XIIa.	Świadczenia na rzecz innych związków komunalnych	6	6	15
XIII.	Różne	284	350	637
	Wydatki nadzwyczajne	*6.032*	*6.969*	*3.007*
I.	Administracja	84	34	—
II.	Majątek komunalny	316	248	175
III.	Przedsiębiorstwa miejskie	1.313	3.366	873
IV.	Spłata długów	1.436	—	—
V.	Drogi i place publiczne	2.149	564	784
Va.	Pomiary i plany	330	223	241
VI.	Oświata	15	29	200
VII.	Kultura i sztuka	—	—	—
VIII.	Zdrowie publiczne	199	56	82
IX.	Opieka społeczna	—	—	—
X.	Popieranie rolnictwa	—	—	—
XI.	Popieranie przemysłu i handlu	—	182	—
XII.	Bezpieczeństwo publiczne	—	—	6
XIII.	Różne	190	—	34
XIV.	Pokrycie niedoborów budżetowych z lat poprzednich	—	2.267	613
	DOCHODY OGÓŁEM	*11.962*	*13.940*	*10.698*
	Dochody zwyczajne	*2.753*	*9.230*	*8.399*
I.	Majątek komunalny	100	239	230
II.	Przedsiębiorstwa miejskie	263	519	582
III.	Subwencje i dotacje	605	6.005	4.845
IV.	Zwroty	322	462	563
V.	Opłaty administracyjne	52	42	68
VI.	Opłaty za korzystanie z urządzeń dobra publicznego	54	64	45
VII.	Dopłaty	—	—	—
VIII.	Udział w podatkach państw.	205	225	263
IX.	Dodatki do podatków państw.	603	917	799
X.	Podatki samoistne	529	744	1.004
XI.	Różne	21	13	0
	Dochody nadzwyczajne	*9.209*	*4.710*	*2.299*
I.	Majątek komunalny	0	1.000	5
II.	Subwencje i dotacje	—	—	—
III.	Zwroty	21	23	35
IV.	Pożyczki	9.188	3.372	1.519
V.	Dopłaty	—	275	700
VI.	Podatki inwestycyjne	—	40	40
VII.	Różne	—	—	—

UWAGA: „Zero" (0) oznacza, że wydatki istnieją, jednak w sumach mniejszych od złotych 500.

Przechodząc do analizy budżetu, stwierdzić należy, że budżet na rok administracyjny 1933/34 wynosił ogółem około 14 miljonów złotych, budżet zaś na rok 1934/35 opiewa na niespełna 11 miljonów złotych.

Wydatki zwyczajne wzrosły w porównaniu z budżetem poprzednim o blisko 700 tysięcy zł, wydatki nadzwyczajne — zmalały o blisko 4.000 zł, dochody zwyczajne zmalały o blisko 840 tysięcy zł, dochody nadzwyczajne zmalały o blisko 2.410 tysięcy złotych.

Jak widzimy, zmniejszenie przypada głównie na nadzwyczajną część budżetu, powodem jest ograniczenie wydatków inwestycyjnych wskutek bądź zupełnie nierealności niektórych źródeł dochodów nadzwyczajnych, bądź rezygnacji z dalszego zadłużania się miasta. Poza ostatnią transzą pożyczki szwajcarskiej, niewielkiemi dogodnemi pożyczkami z Funduszu Pracy i również niewielką dogodną pożyczką z Państwowego Funduszu Budowlanego w dziale tym nie preliminuje się żadnych pożyczek.

Gros zmniejszenia wydatków nadzwyczajnych przypada z jednej strony na inwestycje przedsiębiorstw (około 2.200 tysięcy złotych) i w kosztach pokrycia niedoboru z lat ubiegłych (około 1.600 tysięcy złotych.)

Jeżelibyśmy rozpatrywali wydatki i dochody gminy w skali procentowego udziału poszczególnych pozycyj budżetowych w sumach ogólnych, to znajdziemy, że główną pozycją wydatków zwyczajnych jest spłata długów. Pozycja ta stanowi 61% ogólnej sumy wydatków zwyczajnych. W roku 1932/33 w wykonaniu budżetu pozycja ta stanowiła 70%, w budżecie na rok 1933/34 — 63%. Jak widzimy spłata długów jest w dalszym ciągu największą troską Zarządu Miasta, jest jednocześnie największym jego ciężarem.

Wydatki na służbę społeczną (od VI do XII działu budżetu) wzrosły w liczbach absolutnych, w skali porównawczej pozostały na poziomie i wynoszą jak w roku 1933/34 — 16% ogólnej sumy wydatków zwyczajnych. W roku 1932/33 wydatki na służbę społeczną stanowiły 13%.

Wydatki na administrację, (mimo wzrostu liczb absolutnych) zmalały z 11% w latach 1932/33 i 1933/34 do 10% w roku 1934/35 w odniesieniu do ogólnej sumy wydatków zwyczajnych.

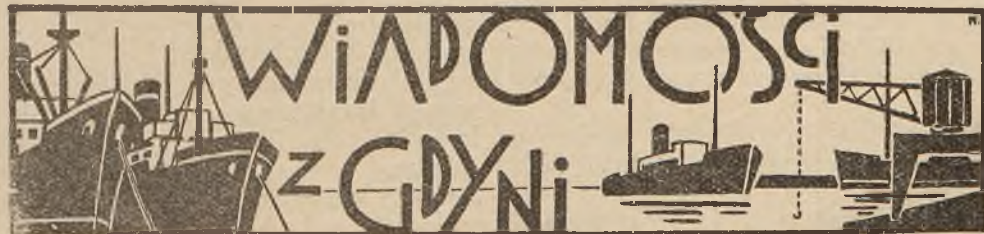
Wydatki nadzwyczajne — inwestycyjne mieszczą się w ramach o połowę mniejszych, niż w roku poprzednim. Głównemi są wydatki na inwestycje w przedsiębiorstwach — 29% (w roku 1933/34 preliminowano — 48%), na drogi i place publiczne — 26% (w roku 1933/34 — 8%) i na pokrycie niedoborów budżetowych z lat poprzednich — 20% (w roku 1933/34 — 33%). W dziale V tj. na drogi i place publiczne przewiduje się znaczną kwotę, bo 400 tysięcy złotych na wykup gruntów pod ulice i place, a to w związku z wymiarem opłat adjacenckich za pierwsze urządzenia ulic.

Dochody zwyczajne miasta, skomprymowane o miljon złotych w stosuku do budżetu na rok 1933/34 — w 57% składają się z subwencyj i dotacyj rządowych. W r. 1933/34 subwencje i dotacje stanowią 65% dochodów zwyczajnych, a w roku 1932/33 zaledwie 22%. Podkreślić należy doniosłą rolę, jaką odgrywa Państwo w gospodarce finansowej miasta. O ile dawniej subwencje i dotacje nie przekraczały sumy 755 tysięcy złotych o tyle w roku 1933/34 preliminowano otrzymanie 6 miljonowej dotacji skarbowej w roku 1934/35 — prawie 5 miljonowej. Skarb Pańtwa przeznacza swoje dotacje na pokrycie długów miasta, gwarantowanych przez Państwo. Dotacje skarbowe spowodowały równowagę budżetu na lata 1933/34 i 1934/35 i planowa gospodarka młodego miasta bez tych dotacyj nie jest do pomyślenia.

Wpływy z podatków stanowią w nowym budżecie 25% ogólnej sumy dochodów zwyczajnych, gdy w roku poprzednim stanowiły 20%. W liczbach absolutnych podatki stanowią: w roku 1932/33 — 1.300 tysięcy złotych, w budżecie na 1933/34 — 1.900 tysięcy złotych, a w nowym budżecie — 2.050 tysięcy złotych. Podatki w porównaniu do dotacji nie stanowią nawet 50% otrzymanych z zewnątrz świadczeń skarbowych.

Dochody nadzwyczajne w porównaniu do budżetu na rok 1933/34 zmalały o połowę, w porównaniu do dochodów rzeczywistych w roku 1932/33 zmalały 4½-krotnie. Uszczuplenie dochodów nadzwyczajnych idzie ściśle w parze z polityką samorządu, unikającą dalszego zadłużania się miasta.

Bolesław Polkowski.



ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MARCU R. B.

Praca portu w marcu r. b. była bardziej intensywna niż w lutym r. bieżącego i tych samych miesięcy lat poprzednich. Po okresie burz zimowych i niepomyślnych warunków dla żeglugi miesiąc marzec okazał się pod względem warunków niezbędnych dla

pracy bardziej sprzyjającym co uwydatniło się w obrotach portowych.

Ogólny obrót towarów portu gdyńskiego z zamorzem w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 380.417 ton wobec 454.429 t. w lutym r. b. W porównaniu z marcem roku ubiegłego nastąpił wzrost obrotów o 140.042 ton.

Z ogólnego obrotu towarów z zamorzem na przywóz przypada 69.532 t. wobec 72.369 t. w lutym r. b. i na wywóz — 310.885 t. wobec 382.060 t w miesiącu poprzednim. W zestawieniu z marcem roku ubiegłego przywóz wykazał nieznaczny wzrost, bo zaledwie o 9.143 t., natomiast wywóz wyraził się zwyżką o 130.899 t.

Przywóz w marcu wykazał niewielki spadek, co tłumaczy się zniżką przywozu towarów masowych jak fosforyty — 3.048 t. (9.142 t.) żużle Thomasa — 4.321 t. (7.597 t.) oraz nasiona i surowce oleiste — 6.269 t. (11.234 t.).

Wykazały natomiast zwyżkę surowce hutnicze i tekstylne jak złom żelazny — 18.214 t. (13.575 t.), bawełna i odpadki bawełniane — 8.237 t. (6.893 t.), juta — 1.116 t. (757 t.), oraz wełna i odpadki wełniane — 2.724 t. (2.450 t.).

Pojawił się poraz pierwszy w roku bieżącym artykuł sezonowy — ryż surowy — 7.521 t. Pozostałe towary utrzymały się w normach z miesiąca lutego.

W wywozie dał się zauważyć znaczny wzrost: węgla eksportowego — 447.561 t. (321.529 t.), desek i łat — 12.573 t. (5.716 t.), szyn kolejowych — 7.449 t. (1.815 t.) oraz wyrobów żelaznych i stalowych — 2.296 t. (1.014 t.).

Znaczną pozycję w wywozie stanowi ruda manganowa, wywieziona do Belgji — 2.488 t.

Spadek wywozu wykazały takie towary jak cukier — 2.497 t. (4.843 t.), węgiel bunkrowy — 14.375 t. (16.905 t.), koks — 7.040 t. (9.289 t.) i nawozy azotowe — 2.047 t. (2.220 t.).

W wywozie marcowym brak zupełnie pozycyj bali i słupów. Inne towary utrzymały się w granicach lutowych.

Jak wynika z powyższej analizy dominującą rolę w przywozie odegrał złom żelazny, surowce włókniste i ryż surowy, a w wywozie — węgiel, drzewo i wyroby ze stali i żelaza.

Szczegółowe dane o obrocie towarów z zamorzem podaje następujące zestawienie:

Import	w tonach
Ryż surowy	7.521
owoce świeże	2.258
owoce suszone	724
orzechy i migdały	37
korzenie	56
kawa, kakao, herbata	895
tytoń	276
napoje alkoholowe	4
śledzie	1.900
fosforyty	3.048
żużle Thomasa	4.321
sadze	38
tłuszcze zwierzęce surowe	1.330
skóry	2.375
nasiona oleiste różne	6.269
oleje i smary	118
żywica	437
kauczuk	712
wyroby gumowe	14
tłuszcze i oleje roślinne	488
garbniki	1.102
farby	18
ruda żelazna	2
złom żelazny	18.214
miedź	672
cyna	4
metale różne	472
wyroby stalowe i żelazne	90
maszyny, aparaty i cz.	170
samochody i motocykle	50
szmaty	484
celuloza	546
papa tektura, papier	788
bawełna i odpadki	8.237
juta	1.116
len, konopie, sisal itd.	130
wełna i odpadki	2.724
różne	1.892
Razem	69.532

Eksport	w tonach
ryż wyłuszczony	26
mąka ryżowa	25
cukier	2.497
napoje alkoholowe	11
sól	140
bekony	2.718
wędliny	245
ptactwo bite	151
jaja	540
makuchy	980
skóry	28
deski i łaty	12.573
wyroby z drzewa	338
klepki	67
dykty	550
meble gięte	142
wyroby koszykarskie	18
węgiel eksportowy	447.561
węgiel bunkrowy	14.375
koks	7.040
saletra	400
nawozy azotowe	2.047
soda	694
karbid	34
salmiak	72
biel cynkowa	264
szyny kolejowe	7.449
wyroby stalowe i żel.	2.296
cynk	594

blacha cynkowa	274
ruda manganowa	2.488
celuloza	212
papa, tektura, papier	624
bawełna	64
materjały i wyr. włókn.	562
różne	2.566
Razem	510.885

RUCH STATKÓW W PORCIE W MARCU

Zawinęło do portu 369 statków o pojemności 337.589 t. r. n. wobec 304 statków o tonażu 276.423 t. r. n. w miesiącu lutym. wyszło z portu natomiast 377 statków o pojemności 343.095 t. r. n. wobec 301 statków o tonażu 277.468 t. r. n. w miesiącu poprzednim. —

W porównaniu z marcem roku ubiegłego ruch statków wzrósł o 43 statki o łącznej pojemności 87.507 t. r. n. na wejściu i o 33 statki z tonażem 103.476 t. r. n. — na wyjściu. —

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w marcu wyniósł 914,5 t. r. n.. średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 35 i średni postój statku — 52.6 godzin.

Szczegółowy ruch statków, z uwzględnieniem udziału poszczególnych krajów ilustruje poniższa tabela:

	na wejściu		na wyjściu	
	ilość statków	t. r. n.	ilość statków	t. r. n.
Polska	30	37.063	35	42.150
W. M. Gdańsk	1	938	1	938
Anglja	15	22.245	14	22.143
Czechosłowacja	2	442	2	442
Danja	58	39.606	59	40.040
Estonja	7	3.936	7	3.936
Finlandja	10	11.298	10	11.298
Grecja	7	17.086	6	15.044
Holandja	9	6.215	10	7.082
Litwa	2	1.203	1	612
Łotwa	4	4.535	4	5.589
Niemcy	74	50.748	72	50.340
Norwegja	39	31.212	40	27.954
Stany Zjedn. Am.	6	19.868	6	19.868
Szwecja	99	73.004	104	77.253
Włochy	6	18.190	6	18.406
Razem	369	337.589	377	343.095

Kolejność bander ukształtowała się w marcu r. b. w sposób następujący: pierwsze miejsce zajęła Szwecja, drugie — Niemcy, trzecie — Danja, czwarte — Polska. piąte — Norwegja i t. d.

RUCH PASAŻERÓW W PORCIE W CIĄGU MARCA.

Ruch pasażerów w marcu wykazuje pewne ożywienie w związku ze zbliżającym się sezonem turystycznym i wycieczkowym. Przyjechało do portu gdyńskiego w marcu 286 osób w tem 17 osób z Anglji. 6 — z Argentyny, 3 — z Belgji, 18 — z Danji, 9 — z Finlandji, 7 — z Holandji. 216 — ze Stanów Zjednoczonych Amer. i 10 — ze Szwecji. Wyjechało natomiast z portu gdyńskiego 825 osób w tem 230 osób do Anglji, 415 — do Danji, 1 — na Litwę, 1 — do Norwegji, 2 — do Palestyny, 169 — do Stanów Zjednoczonych Amer. i 2 — do Szwecji.

Ogólny ruch pasażerski w marcu osiągnął liczbę 1.111 osób wobec 498 osób w miesiącu lutym r. b., co stanowi wzrost o więcej niż 50 proc.

ROZWÓJ RUCHU POCZTOWEGO W GDYNI.

Według obliczeń Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu ruch pocztowy w Gdyni w roku 1933 był o blisko 50% większy, aniżeli w roku 1932.

Ogółem nadeszło i wysłano z Gdyni listów i druków w roku 1933 — 16.694 tysięcy sztuk, gdy w roku 1932 liczba ta wynosiła 11.304 tysięcy sztuk.

Przesyłki listowe i druki, paczki, przekazy, czasopisma w roku 1933 przedstawiają się jak poniżej:

Druki i listy zwykłe		
nadano	9.479	tys. sztuk
nadeszło	6.852	„ „
Druki i listy polecone		
nadano	183	„ „
nadeszło	176	„ „
Listy wartościowe		
nadano	2	„ „
nadeszło	2	„ „
Paczki		
nadano	114	„ „
nadeszło	112	„ „
Przekazy poczt. i telegraf.		
nadano	126	„ „
nadeszło	70	„ „
Czasopisma		
nadano	98	„ „
nadeszło	622	„ „

Porównywując ruch pocztowy w Gdyni z Warszawą i Poznaniem znajdujemy, że do Gdyni na 1 mieszkańca nadchodzi rocznie 178 przesyłek, gdy do Warszawy nadchodzi 92 przesyłki, a do Poznania — 118 przesyłek.

BIURO KOLEI PENSYLWAŃSKIEJ W GDYNI.

Kolej Pensylwańska z końcem roku ubiegłego utworzyła swe własne biuro w Londynie, które ze swej strony powierzyło przedstawicielstwo tej kolei Towarzystwu Okrętowemu American Scantic Line. Biura American Scantic Line ze swej strony mają polecenie udzielać wszelkich informacyj co do stawek przewozowych na transporty, kierowane przez porty Północnego Atlantyku, kolej Pensylwańską i inne współpracujące z nią towa-

rzystwa. Biura te będą również wystawiać bezpośrednie listy przewozowe. Konosamenty kolei Pensylwańskiej na towary, przewożone z Gdyni do poszczególnych punktów, położonych w Stanach Zjednoczonych.

ROBOTY BUDOWLANO - TECHNICZNE W PORCIE W MARCU BR.

Ze względu na trwające w ciągu miesiąca marca zawieszenie robót morskich i czerpalnych na okres zimowy, w zakresie tych robót żadnych czynności nie wykonywano. W zakresie robót drogowych wykonano bruki na przestrzeni 4480 metrów kwadratowych przy magazynie „Pantarei", przy ul. Indyjskiej, przy magazynie portowym Nr. 5, przy placu straży pożarnej portowej i drodze okrężnej; dalej wykonano krawężnik przy straży pożarnej, magazynie Nr. 5, i ul. Indyjskiej na przestrzeni 1905 metrów bieżących, w tem samem miejscu ułożono chodniki na powierzchni 130 metrów kwadratowych.

Przy budowie wiaduktu Nr. 2 wykonano obciążenie wiaduktu.

Z robót budowlanych prywatnych w porcie zakończono dobudowę magazynu i poczekalni towarzystwa żeglugi śródlądowej Vistula na nabrzeżu Wilsona.

ULGI W OPŁATACH STEMPLOWYCH.

W Dzienniku Ustaw Nr. 29 z dnia 9 kwietnia br. (p. 239) ogłoszona została ustawa z dn. 15 marca 1934 r. w sprawie ulg w zakresie opłat stemplowych od pism stwierdzających czynności prawne, związane z portami polskiego obszaru celnego. Na mocy powyższej ustawy Minister Skarbu może zwalniać od opłat stemplowych pisma, stwierdzające umowy zawierane przez działających w portach polskiego obszaru celnego przedsiębiorców okrętowych i maklerów okrętowych oraz spedytorów morskich, współdziałających przy przeładunkach w wymienionych portach, jak również pisma stwierdzające wykonanie takich umów.

Minister Skarbu władny jest zwolnić od opłat stemplowych: a) podania, wnoszone do urzędów państwowych, mających siedzibę w Gdyni, oraz świadectwa, wydawane przez te urzędy, b) podania wnoszone do władz centralnych i władz drugiej instancji, wiążące się z komunikacją morską przez porty polskiego obszaru celnego, tudzież świadectwa, wydawane w tych sprawach.

Ustawa ta weszła w życie z dniem ogłoszenia i będzie miała po wydaniu rozporządzenia wykonawczego wielkie znaczenie w szczególności dla czynności maklerskich w Gdyni, które dotąd dystansowane były pod tym względem przez inne porty.

W związku z tem mogą zaistnieć warunki dla stworzenia w Gdyni samodzielnego rynku frachtowego.

MONTAŻ NOWYCH DŹWIGÓW W PORCIE GDYŃSKIM.

Przed kilkoma dniami rozpoczął się montaż 4 nowych dźwigów bramowych o nośności 5 ton. Dźwigi te ustawione zostaną na nabrzeżu Holenderskiem i służyć będą głównie dla przeładunku złomu, który skoncentrowany zostanie na powyższem nabrzeżu.

Budowę i montaż nowych dźwigów wykonują Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura, wyłącznie z materjałów krajowych. Dźwigi te zostaną oddane do użytku w czerwcu rb.



RYNEK FRACHTOWY SZWEDZKI W ROKU 1933.

W ciągu roku 1933 sytuacja na rynku frachtowym była nieco słabsza, niż w roku poprzednim. Przeciętny roczny wskaźnik frachtowy był 101 (1913 = 100) w porównaniu do 106 w roku 1932. Tak jak w okresach poprzednich frachty wwozowe były stosunkowo niższe, niż frachty wywozowe. Ku końcowi roku frachty nieco zwyżkowały, jednak już w styczniu 1934 nastąpił spadek. Ogólny obraz sytuacji na rynku frachtowym daje tabela następująca:

Rok i miesiąc	Wskazówki ogólne	Frachty wwozowe	Frachty wywozowe	Frachty na węgiel	Frachty na zboże	Frachty na drzewo
1933 styczeń	108	88	127	76	100	120
luty	104	83	125	75	90	115
marzec	101	81	121	74	88	111
kwiecień	98	80	116	74	86	106
maj	101	84	119	75	93	112
czerwiec	101	85	119	75	91	115
lipiec	102	87	117	75	99	112
sierpień	95	78	111	75	81	108
wrzesień	93	76	110	77	75	107
październik	96	80	111	78	82	110
listopad	103	92	115	82	102	116
grudzień	105	93	117	81	105	115
1934 styczeń	101	87	116	77	97	111

UWIĄZANY TONAŻ FLOTY HANDLOWEJ SZWECJI.

Z początkiem lutego uwiązany tonaż floty handlowej szwedzkiej był mniej więcej ten sam, co z początkiem lutego roku poprzedniego i wyraził się w liczbie 185 statków (w 1933 — 182 statki) o ogólnym tonażu 276.358 ton br. (1933 — 286.182 ton br.)

RUCH W KANALE PANAMSKIM W R. 1933.

Ruch tonażu w kanale panamskim w roku 1933 wzrósł w porównaniu do roku poprzedniego o 17%. Ta liczba przeciętna nie daje właściwego obrazu dość znacznego ożywienia, jakie zapanowało dopiero od czerwca 1933 roku. Podczas gdy pierwsze pięć miesięcy 1933 r. miały mniejszy ruch aniżeli odpowiednie miesiące r. 1932, w czerwcu nastąpiła zmiana i pojawił się przyrost 20%, w następnych miesiącach wyniósł on odpowiednio: 35, 42, 33, 34. 27 i 35% w porównaniu do tychże miesięcy poprzedniego roku. Zahamowanie tendencji wzrostu w ostatnich miesiącach spowodowane jest, być może. częściowo również faktem, że sztuczne ożywianie ruchu przez politykę dewaluacyjną Stanów Zjednoczonych A. P. nie idzie w parze z o wiele powolniejszym procesem ożywienia ogólnej światowej wymiany towarów.

PREMJE ZA ROZBIÓRKĘ STATKÓW W ITALJI.

Według Gazzetta Ufficiale rząd włoski upoważnił ministra komunikacji do zwiększenia ilości tonażu przeznaczonego na rozbiórkę za premją rządową.

W trzech ostatnich latach ilość ta została określona w wysokości 200.000 ton rocznie, przy 25 lirach premji od tony. Obecnie wysokość premji ustalona jest na 22 liry, zato ilość tonażu podlegającego „premjowanej" rozbiórce może być zwiększona.

KRĄŻOWNICZA RUFA U STATKÓW PRZYBRZEŻNEJ ŻEGLUGI.

Na podstawie doświadczeń z modelami statków w laboratorjum imienia W. Fronda w Teddington ,(Anglja) dr. F. H. Todd udowodnił, że również w zastosowaniu do mniejszych statków krążownicza rufa i zmniejszone rozmiary śruby okrętowej zapewniają lepsze wykorzystanie siły maszyn. Przy szybkości 9 węzłowej powstaje redukcja potrzebnej siły o 9%. Śruba okrętowa przy tem winna być głęboko zanurzona.

FOTOGRAFOWANIE PRZEZ MGŁĘ.

Statek oceaniczny „Manhattan" zaopatrzony został ostatnio w aparat fotograficzny, dający możność dokonywania zdjęć na daleką odległość przez mgłę, utrudniającą, jak wiadomo, żeglugę morską i stwarzającą wielkie niebezpieczeństwo zderzeń podczas nawigacji. Skonstruowanie tego aparatu oparte jest na wynikach doświadczeń, stwierdzających, że długofalowe promienie ultraczerwone bez porównania łatwiej przenikają przez mgłę. niż widzialne promienie świetlne. Aparat ten dokonywuje zdjęcia automatycznie na błonach filmowych czułych na promienie ultra-czerwone, a następnie po wywołaniu ich również automatycznie w ciągu 30 sekund daje możność stałej obserwacji dla kierownictwa okrętu. Za pomocą tego aparatu dokonano z powodzeniem zdjęcia na odległość 6 mil morskich (około 9 kilometrów).

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W MARCU.

W ciągu marca do portu Antwerpji zawinęło 864 statków morskich o ogólnej pojemności 1.696.519 ton. Przeciętny tonaż statku wyniósł więc 1.964 tony. Przy porównaniu tych liczb z liczbami odnoszącemi się do ruchu statków w tym samym miesiącu roku ubiegłego, daje się zauważyć wzrost ilości statków o 56, zaś tonażu o 14.000 ton.

Ze statków, które zawinęły w marcu 247 było angielskich, 172 niemieckich. 124 holenderskich, 58 norweskich, 42 francuskich, 42 belgijskich, 41 duńskich, 41 szwedzkich, 13 amerykańskich, 11 fińskich, 10 włoskich, 9 greckich, 9 rosyjskich, po 7 japońskich i estońskich, po 6 łotewskich i portugalskich, 5 jugosłowiańskich, 4 brazylijskie, 3 hiszpańskie, po 2 panamskich, polskich i litewskich i 1 islandzki.

WIADOMOŚCI HANDLOWE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

USPRAWNIENIE EKSPORTU POLSKIEGO DO HISZPANJI.

„Żegluga Polska" z dn. 10. bm. uruchomiła nową linję regularną Gdyni i Gdańska do portów hiszpańskich: Pasajes, Bilbao i Barcelona. Statki odchodzić będą z Gdyni co tydzień w każdy wtorek. Ładunki będą w Antwerpji przeładowywane na statki linji korespondującej z „Żeglugą Polską" i kierowane bezpośrednio do wyżej wymienionych portów hiszpańskich. Czas trwania transportu z Gdyni do Pasajes wynosić będzie 8 dni, do Bilbao 9 dni i do Barcelony 12 dni. Przeładunek w Antwerpji odbywać się będzie wprost ze statku na statek, a nie tak, jak dotychczas miało to w wielu wypadkach miejsce za pośrednictwem barki. Do przeładunku będą używane platformy. co wyklucza możność uszkodzenia towaru. W wymianie towarowej z Hiszpanją uruchomienie tej regular-

nej komunikacji okrętowej winno odgrywać bardzo poważną rolę, przyczem przedewszystkiem przy eksporcie z Polski brane być mogą pod uwagę jaja: z Hiszpanji do Polski transporty owoców południowych.

Dla eksportu polskiego może być brany pozatem pod uwagę szereg innych towarów, jak drzewo, meble gięte, nasiona, wyroby hutnicze i t. d.

EKSPORT POLSKI DO ALGIERJI.

Eksport polski do Algierji w ciągu dwu ostatnich lat kształtował się w sposób następujący:

	1933 r.	1932 r.
	w kwintalach	
Jarzyny strączkowe	1.732	1.375
Drzewo budowlane	6.790	8.900
Klepki dębowe	380	160
Drzewo w łubkach	360	—
Meble	4	—
Krzesła gięte	6	13
Dykty	681	295
Art. sanit. z fajansu	465	200
Oleje ciężkie	132	726
Parafina	234	527
Świece	2.128	2.609
Węgiel	1.034.000	672.800

Znaczny wzrost eksportu do Algierji wykazują:

jarzyny strączkowe o	26,0%
art. sanit. z fajansu o	132,5%
węgiel o	59,3%

W sumie importu węgla uwidocznione są ilości przywiezione do portów algierskich. przeznaczone na aprowizację statków, które nie weszły w obręb celny Algierji.

Wzrost importu świadczy o tem, że dane towary pochodzenia polskiego są cenione na rynku.

TRAKTATY I UKŁADY HANDLOWE.

FRANCJA. W dniu 24 marca br parafowano w Paryżu układ polsko-francuski, ustalający wzajemne kontyngenty importowe na bieżący kwartał.

RUMUNJA. W dniu 4 bm. podpisany został układ kontyngentowy z Polską, który obowiązywać będzie do końca czerwca br. Układ zawiera obustronne kontyngenty.

WIELKA BRYTANJA. W myśl parafowanego projektu traktatu handlowego łotewsko-angielskiego. Łotwa ma zagwarantowane przyznanie stałego kontyngentu na masło, zaś dostawy węgla angielskiego mają pokrywać 75 proc. całego zapotrzebowania Łotwy na węgiel.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27. III. DO 7. IV. 1934 R.

AUSTRJA. Projektowana jest zniżka cła na pszenicę, która ma być w najbliższej przyszłości wprowadzona w życie. Rozszerzoną została lista towarów, podlegających reglamentacji importu, przez wciągnięcie do niej tkanin wełnianych, specjalnie niewymienionych (poz. 180), wyrobów lanych (poz. 407), części porcelanowych do instałacyj elektrycznych, soli glauberskiej.

BUŁGARJA. Zniesiony został bezcłowy import dwuwęglanu sody, sprowadzonego dla celów przemysłowych.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem z dnia 30 marca 1934 r. zryczałtowany został podatek obrotowy na tkaniny bawełniane, jutowe, wełniane, konfekcję, ceratę, (6 i pół proc.) przędzę bawełnianą, konopną. lnianą, jutową, wełnianą — 13%. Konfekcja galanteryjna 5 i pół proc.

FINLANDJA. Na mocy zawartego w dn. 24 marca 1934 r. traktatu z Niemcami przyznała Finlandja cały szereg zniżek celnych na rzecz Niemiec, m. innemi na mąkę i kaszę, krochmal, przędzę wełnianą, tkaniny specjalnie niewymienione, wyroby z drzewa, wyroby z tektury, książki i broszury, blachę itp.

Przedłożony został parlamentowi do zatwierdzenia projekt zmiany stawek celnych na szereg towarów; powyższy projekt przewiduje m. innemi zwyżkę cła (w sześciu wypadkach) i wprowadzenie nowych ceł opatrzonych gwiazdką (upoważnienie Rządu do 4-krotnej zwyżki cła w ciągu roku) na trzodę chlewną i mięso wieprzowe, masło naturalne, sztuczne, tłuszcze dla wyrobu margaryny, pościel i koła z oponami do wozów ciężarowych. Zniżka celna wzgl. zniesienie cła ma być zastosowane do drutu niklowego lub miedzianego, olejów i tłuszczów sprowadzonych dla produkcyj mydła i soli. Jednocześnie z powyższem przedłożony został projekt wprowadzenia podatku od margaryny i wyrobów i wszelkiego rodzaju paszy.

FRANCJA. Rozporządzeniem z dnia 25 marca 1934 roku podwyższone zostało cło na dekstrynę (poz. 319 ter.) w taryfie minimalnej z 140.25 na 200 fr. od 100 kg.

Obniżona została opłata licencyjna od sardynek z 80 na 50 fr. i konserw rybnych z 40 na 30 fr. za 100 kg. brutto.

„Journal Officiel" z dnia 29. III. 34 ustala nowe kontyngenty importowe na II kwartał r. b. na artykuły rolne, a z dnia 1. IV. 34 r. na artykuły przemysłowe. Rozporządzenie, ustalające kontyngenty rolne, nie przewiduje podziału ich na poszczególne kraje, także nie są podzielone kontyngenty przemysłowe w zakresie artykułów skontyngentowanych na podstawie dekretu z 30. XII. 33.

Dekretem z dnia 13 marca br. została ustanowiona przy Prezydjum Rady Ministrów komisja, mająca za zadanie ustalanie kontyngentów na import towarów z zagranicy.

GRECJA. Według zarządzenia greckiego min. finansów i gosp. narodowej producentom tkanin wełnianych przyznano na okres do 15 maja br. (licząc od 16 listopada r. ub.) kontyngent dodatkowy na przędzę wełnianą, wynoszący 10 proc. kontyngentów dotychczasowych.

Poselstwo Greckie w Warszawie odmawia legalizacji świadectw pochodzenia towarów polskich, co uniemożliwia w chwili obecnej uskutecznianie dostaw z Polski na rynek grecki.

HISZPANJA. Rozporządzeniem z dnia 10 marca 1934 roku wprowadzony został tymczasowy zakaz importu jodu surowego i jodków. Zakaz ten nie dotyczy wyżej wymienionych artykułów będących w drodze lub zgłoszonych do odprawy celnej.

Dekret z 10 marca 1934 roku przewiduje, że jako dumping uważane będzie oferowanie na rynku hiszpańskim towarów zagranicznych po cenach niższych niż notowane na rynkach światowych bez względu na przyczynę tak niskiego poziomu cen, zwłaszcza jednak w wypadku: 1) gdy towar korzysta z premij rządowych lub prywatnych, 2) gdy surowce przy imporcie do Hiszpanji podlegają cłom wyższym niż wyroby z nich, 3) w zakresie towarów stanowiących przedmiot sprzedaży kartelów, trustów i t. p., 4) wyrobów więźniów, 5) wyrobów, przy których produkcji nie są przestrzegane normy przepisów międzynarodowych co do świadczeń społecznych. W wypadkach dumpingu rząd hiszpański ma prawo zastosować podwyższone stawki celne, ustalać kontyngenty przywozowe lub nawet wydawać zakazy przywozu.

HOLANDJA. Upływający z dniem 1 kwietnia termin kontyngentowania importu odkurzaczy i ich części przedłużony został do 31 marca 1935, przyczem jako bazę ustalono 80 proc. importu w latach 1930/31/32. Pozatem przedłużone zostało do 21 maja 1934 kontyngentowanie importu zapałek i przedłużone o dalszych 12 miesięcy kontyngentowanie importu mąki żytniej.

ŁOTWA. Decyzją Rządu przedłużony został o 1 rok upływający z dn. 31 marca 1934 r. termin obowiązywania zwyżek celnych.

NIEMCY. Ogłoszony przez „Reichstelle für Devisenbewirtschaftung" kontyngent przydziału dewiz wynosi 35 proc. na kwiecień. Jednocześnie kredyty rembursowe zostały zmniejszone o 30 proc.

RUMUNJA. Stosownie do nowego zarządzenia min. finansów do prośby o pozwolenie dewizowe należy dołączyć świadectwo w oryginale. Przy przedstawieniu towaru do odprawy celnej winien importer przedłożyć oryginał świadectwa pochodzenia i jego kopję, która zostaje w aktach urzędu celnego, a oryginał zwraca się dla przedłożenia go Bankowi Narodowemu przy staraniach o przydział dewiz.

Nowy system kontyng. importu, który obowiązuje od 1. 4. do 1. 7. 1934 r. ma charakter przejściowy. Wprowadza on pewne dalsze ograniczenia przywozu, utrzymując jedynie pewne ułatwienia w przywozie instalacyj fabrycznych i kopalnianych.

SZWAJCARJA. Rozporządzeniem z dnia 19 marca 1934 r. zniesioną została reglamentacja importu fasoli (poz. 8), grochu (9), innych strączkowych (10), soczewicy (10), nasienia kanarkowego i wyki (220). Natomiast z mocą obowiązującą od 3 kwietnia 1934 r. reglamentacji podlega import fasoli, grochu, soczewicy i innych strączkowych, stanowiących paszę dla bydła.

SZWECJA. Weszła w życie ustawa z dnia 2 marca r. b„ ustalająca cło dodatkowe na poz. 112 — cukier owocowy i krochmalny w wys. — kor. szw. 6 50 od 100 kg., oraz poz. 620 — dekstryna i klej krochmalny oraz środki apreturowe, zawierające dekstrynę, krochmal, glukozę i t. p. w wys. kor. szw. 5.— od 100 kg.

URUGWAJ. Rozporządzeniem z dnia 27 stycznia 1933 r. zniesioną została dodatkowa opłata celna na radjoaparaty.

W. BRYTANJA. Podwyższone zostało cło z 10 na 20 proc. względnie z ½ d. od 1 lb na beczki i kadzie żelazne.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z POLSKIMI EKSPORTERAMI.

Firma niemiecka poszukuje stałych dostawców trzóstki wołowej i wieprzowej oraz przytarczycy w świeżo mrożonym stanie R/7474/66/Gi.

Firma niemiecka interesuje się smalcem kurzym. R/8223/31/Gi.

Firma niemiecka prosi o oferty na rzepak cif Hamburg. R/7844/34/Pi.

Firma belgijska prosi o ofertę na marchew i cebulę franco Aix la Chapelle. R/7413/25/Pi.

Dwie poważne firmy greckie pragną nabywać w Polsce przędzę, jak również tkaniny wełniane i bawełniane (batysty, popeliny, muśliny, zefiry, oxfordy, flanele itp.) P/8504/46/Z

Poważna firma grecka interesuje się importem z Polski papieru do odbitek fotograficznych, płyt i filmów do fotografji. P/8506/21/Z.

Firma w Prusach Wschodnich poszukuje dostawców dren. Sprawa jest bardzo pilna. P/7553/65/Sz.

Firma w Palestynie pragnie zakupić parafinę. P/7627/42/Sz.

Firma w Meksyku interesuje się importem wikliny do wyrobu mebli. P/8182/65/Sz.

Biuro zakupów firmy amerykańskiej w Berlinie poszukuje dostawców artystycznych wyrobów porcelanowych, szklanych oraz chemicznych, jak również wyrobów szklanych i ceramicznych do użytku domowego. P/8023/65/Sz.

Firma niemiecka interesuje się importem z Polski drzewa sosnowego, dębowego. P/7840/21/Ro.

Istnieją możliwości eksportu do Holandji siedzeń do krzeseł. P/7923/40/Ro.

Firma holenderska interesuje się importem deseczek multiplexowych. P/7924/40/Ro.

Firma w Ameryce interesuje się importem mebli giętych. P/7486/55/Ro.

SPRAWY TURYSTYCZNE

GDYNIA JAKO MIĘDZYNARODOWE CENTRUM TURYSTYCZNE.

Gdynia posiada już obecnie szereg morskich połączeń pasażerskich. Linje regularne pasażerskie łączą ją z portami Anglji, Szwecji, Finlandji, Estonji, Belgji, Holandji, Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej i Kanady. Z dniem postawienia na linję nowych statków PTTO ruch z Ameryką się wzmoże i prawdopodobnie przyciągnie turystów amerykańskich.

W związku z tem już obecnie istnieją realne możliwości rozwoju ruchu przyjezdnych z wyżej podanych i przez wyżej podane kraje do Polski i przez Polskę do krajów sąsiednich, jak Rumunja, Czechosłowacja i t. d. W szczególności może być dla nas korzystnem ściągnięcie na Gdynię i przez Polskę ruchu podróżnych i do krajów dalszych, w stosunku do których Polska, a z innych krajów Rumunja, są krajami tranzytowemi.

Przy należytej organizacji propagandy i przejazdów kolejowych. może być skierowany przez Polskę i Rumunję ruch pasażerski pomiędzy krajami leżącemi nad Bałtykiem a Morzem Czarnem, przez które idą dalej trakty na Turcję, Małą Azję, Egipt. Te trakty zazębiają się dalej o trakty na Bagdad, Persję, Indje, Afrykę Wschodnią, Australję, Daleki Wschód itd.

Rozwinięcie tego ruchu przez Gdynię i przez Polskę. łącznie z turystyką do Polski i do krajów sąsiednich dałoby Polsce znaczne korzyści.

Gdynia i nasze wybrzeże morskie posiadają pozatem samodzielne walory turystyczne. Pobyt nad Bałtykiem z jego orzeźwiającem powietrzem jest nader przyjemnym dla mieszkańców Południa. Przed wojną znaczne ilości turystów z południa przyjeżdżały latem do Finlandji i wogóle nad Bałtyk, aby uchronić się przed uciążliwemi upałami letniemi swych krajów.

Publiczność wszędzie szuka rozmaitości. Turystyka szuka nowych wrażeń i nowych dróg. Oklepane szlaki turystyczne zaczynają nudzić. Z drugiej strony zainteresowanie Polską stale rośnie. Można więc przypuszczać, iż Polska posiada dane, aby przy warunkach sprzyjających, stać się modnym krajem turystycznym, a jest wiadomem znaczenie ruchu przyjezdnych z punktu widzenia bilansu płatniczego kraju.

Aby te możliwości stworzyć i wykorzystać, Gdynia, również jak i jej zaplecze winny się zawczasu przygotować. Jako termin przygotowania odpowiedniej organizacji należy przyjąć datę postawienia na linję nowych statków PTTO, uruchomienie których w związku z dążeniem Linji do ściągnięcia na Polskę turystów amerykańskich, będzie między innemi imperatywnie wymagało rozwiązania w Gdyni problemu hotelowego.

Aby do poruszonego zagadnienia podejść bliżej, należałoby przystąpić do utworzenia t. zw. „Bureau d'etudes", któreby postawiło sobie za zadanie dokładne i wszechstronne przestudjowanie całokształtu wysuniętego zagadnienia, oraz opracowanie szczegółowego planu akcji, zmierzającej do jego zrealizowania.

TARGI I WYSTAWY

XV TARGI MEDJOLAŃSKIE

Biuletyn Izby Handlowej italsko-polskiej w Medjolanie podaje następujące interesujące dane o XV Targach Medjolańskich:

Na olbrzymią skalę zakrojona, doroczna impreza włoska — Międzynarodowe Targi Medjolańskie, zapowiada się w bieżącym, piętnastym roku jej istnienia, może bardziej imponująco niż w latach poprzednich. Dzięki niezmordowanym wysiłkom kierownictwa Targów, coraz bardziej doskonałej ich organizacji, oraz co rok wzrastającemu zainteresowaniu najszerszych kół przemysłu i handlu międzynarodowego, impreza ta stwarza dziś jedyne w swoim rodzaju tło dla uplastycznienia postępów wszelkiego rodzaju twórczości nietylko włoskiej, lecz także i zagranicznej.

W roku bieżącym, na 325.000 met. kw. przestrzeni wystawy, powstają nowe pawilony, oraz wzbogacają się Targi kilkoma nowemi działami, względnie powiększeniem i wyodrębnieniem niektórych już dawniej istniejących działów i sekcyj. Na uwagę zasługuje pierwszy oficjalny udział Łotwy, która będzie w tym roku miała swój własny pawilon. Na specjalną wzmiankę zasługuje, umieszczony w pawilonie „Arnaldo Mussolini", dział pomarańcz i cytryn (agrumi). Jak wiadomo owoce te stanowią poważny artykuł handlu włoskiego, to też Ministerstwo Rolnictwa pragnie dać możliwie kompletny obraz kultury tych bogatych w witaminy produktów ziemi italskiej.

Za oryginalny należy uważać pomysł urządzenia działu opakowania, który ma za cel uwydatnienie korzyści, jakie może dać w handlu odpowiednie, gustowne i praktyczne opakowanie towarów.

Mleczarstwo zademonstruje publiczności nietylko najbardziej nowoczesną aparaturę, mającą służyć do wszelkiego rodzaju przeróbki tego cennego alimentu lecz również i współczesną organizację sprzedaży i dostawy produktów mleczarskich. Przy dziale tym urządzonych będzie kilka wzorowych sklepów .

Wkońcu, jeśli chodzi o nowości tegorocznych Targów, na wzmiankę zasługuje ogólny dział informacyjny. W pawilonie ex Orafi na parterze, znajdzie publiczność biura informacyjne powołane do udzielania zwiedzającym objaśnień najrozmaitszego rodzaju, od bankowych do turystycznych włącznie.

Ministerstwo Komunikacji, jak zwykle, udzieli zniżki 50% dla zwiedzających XV Targi Medjolańskie.

W roku bieżącym Pawilon Polski będzie zorganizowany przez Stowarzyszenie Kupców w Warszawie. Konkretne dane, któremi rozporządza Stowarzyszenie wykazują niezbicie, że cały szereg artykułów produkcji polskiej może liczyć na pozyskanie odbiorców na rynku włoskim dotychczas niewykorzystanym należycie przez eksport polski.

Pamiętać jednocześnie należy, że Targi Medjolańskie dają możność nawiązania kontaktu nietylko z Włochami lecz i z innemi krajami. W roku ubiegłym brało udział w Targach 30 narodowości, a liczba zwiedzających przekroczyła dwa miljony.

TARGI MIĘDZYNARODOWE W BUDAPESZCIE.

W dniach od 4 do 14 maja odbędą się w Budapeszcie doroczne Targi Międzynarodowe, zazwyczaj cieszące się znaczną frekwencją i dające możność zadzierzgnięcia stosunków handlowych, dokonania tranzakcyj, oraz zaznajomienia się z eksponatami szeregu państw, które w Targach biorą udział.

W związku z tem projektowane jest zorganizowanie na Targi wycieczki do Budapesztu osób, które Targami się interesują.

M. in. organizacją tego rodzaju wycieczki zajęta jest Agencja Turystyczna W. Butkis w Gdyni, która posiada wszelkie dane z tą wycieczką połączone.

WIZY NA PASZPORTY DLA UDAJĄCYCH SIĘ NA TARGI LEWANTYŃSKIE.

Biuro Paszportowe Ambasady Angielskiej wydawć będzie wizy na wyjazd na Targi Lewantyńskie w Tel-Aviv na następujących warunkach:

Wizy podróżnicze do Palestyny udzielane będą kupcom, przemysłowcom, hurtownikom, urzędnikom obsługującym pawilony handlowe i członkom delegacyj handlowych bez żądania złożenia kaucji, jako gwarancji powrotu do Polski przy zachowaniu poniższych warunków:

1) Kupcy, przemysłowcy, hurtownicy oraz członkowie delegacyj handlowych powinni złożyć listy polecające odnośnego urzędu państwowego, względnie Izby Handlowej lub znanej instytucji bankowej. Dla funkcjonarjuszów pawilonów wystawowych koniecznem jest przedstawienie listu polecającego Komitetu Targów Lewantyńskich.

2) Każdy zgłaszający się po wizę powinien posiadać poszport zagraniczny swego kraju, ważny na okres conajmniej 6 miesięcy od daty zgłoszenia się po wizę.

3) Każdy zgłaszający się powinien przedstawić dowody, że posiada dostateczne środki materjalne dla utrzymania siebie w Palestynie i że nie ma zamiaru pozostawać w Palestynie ani też poszukiwać tam lub przyjmować zajęcia.

4) Kupcy, przemysłowcy i hurtownicy powinni pozatem przedstawić do wglądu swe patenty w chwili zgłoszenia się po wizy.

5) Wizy udzielone, zgodnie z powyższemi wymogami, będą ważne na jednorazową podróż w okresie od 15. IV. do 20. V. 1934 roku.

6) Nie będą udzielane wizy małoletnim dzieciom osób udających się do Palestyny dla zwiedzenia Targów.

7) Ze względu na znaczne nadużycia przy udzielaniu ułatwień podczas wydawania wiz na Targi w roku 1932, które spowodowały znaczny dopływ niedozwolonej imigracji do Palestyny, wizy podróżnicze nie będą udzielane pracownikom i pracowniczkom, drobnym handlowcom lub osobom, które nie są w stanie pokryć wydatku podróży o ile nie złożą depozytu w wysokości 60 funtów szterlingów w równowartości w walucie miejscowej jako gwarancji, że nie zostaną w Palestynie bez zezwolenia. I w tym wypadku jednak wizy będą udzielone za okazaniem powrotnego biletu podróży oraz dowodów posiadania dostatecznych środków na utrzymanie podczas pobytu w Palestynie.

8) Biuro paszportowe zastrzega sobie prawo odmówienia wizy bez wskazania przyczyn. Wskazanem jest, aby zgłaszający się po wizę we własnym interesie zgłaszali się osobiście do Biura Paszportowego.

KOMUNIKATY

KOMUNIKAT ZWIĄZKU EKSPORTERÓW ZIEMNIAKÓW.

W handlu ziemniaczanym miesiąc marzec stanowił corocznie moment zwrotny. Również w roku bieżącym począwszy od 10-go marca w handlu eksportowo-ziemniaczanym dało się zauważyć poważne ożywienie. Szereg firm eksportowych polskich zawarło umowy na dostawę sadzeniaków ziemniaczanych do Belgji, Francji, Zagłębia Saary itd. i to na poważne ilości. Zagranica w tym roku żąda prawie wyłącznie ziemniaków uznanych, natomiast producenci rolni, nie zachęceni niskiemi cenami ubiegłorocznemi, wstrzymywali się od kwalifikacji ziemniaków, wskutek czego w podaży dał się zauważyć niedobór odmian kwalifikowanych. Ceny, jakie płacono rolnikom za ziemniaki uznane wahały się od zł 5,50 — 6.50 za 100 kg. loko stacja załadowania bez worka.

Popyt na ziemniaki jadalne ze strony eksporterów był nieznaczny i wbrew oczekiwaniom na rynku daje się zauważyć dość znaczną podaż ziemniaków jadalnych. Ceny uzyskiwane przez rolników za ziemniaki jadalne wahały się od zł 3—3,50 za 100 kg loko stacja załadowania, a tylko w wypadkach wyjątkowych dochodziły do zł 4,— za 100 kg. W centralnych i wschodnich województwach gdzie rzekomo miał być znaczniejszy niedobór w zbiorach ziemniaków, ceny wahały się w granicach 3.50 — 4.— zł za 100 kg. loko stacja załadowania. Dostawy ziemniaków, dla Wileńszczyzny, idące z województw centralnych, odbywały się również po tych cenach, wskutek czego województwa zachodnie prawie że nie uczestniczyły w aprowizacji województw północno-wschodnich.

Ceny detaliczne w sklepach wykazywały tendencję zniżkową i niejednolitą.

Z powodu trudnego położenia przemysłu krochmalniczego, popyt na ziemniaki fabryczne jest bardzo mały, a ceny płacone za % kg. skrobi oscylowały od 16—19 groszy.

Z REJESTRU HANDLOWEGO

Do tutejszego rejestru handlowego, oddział A pod Nr. 196 wpisano dziś firmę Juljan Borkowski z Nowego, a jako jej właściciela kupca Juljana Borkowskiego tamże.

Kupcowi Jerzemu Borkowskiemu z Nowego udzielono prokury.

Nowe, dnia 5 lipca 1933 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym Dział A pod Nr. 134 wpisano:

Jurkowski i S-ka, Biuro Sprzedaży i Skład Fabryczny trucizny na szczury pod nazwą „Juropa" w Nowemmieście.

Oznaczenie wspólników: 1) Damazy Jurkowski, aptekarz z Radzyna, 2) Stanisław Rost, kupiec z Nowegomiasta, 3) Ks. Klemens Pape z Nowegomiasta.

Stosunki prawne: Jawna spółka handlowa. Spółka rozpoczęła swe czynności dnia 1 marca 1934 r. Do łącznego zastępstwa spółki są wyłącznie upoważnieni: 1) Stanisław Rost, i 2) ks. Klemens Pape.
Nowemiasto, dnia 22 lutego 1934 r.
Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 27 przy firmie: Łuszczarnia Ryżu Wasserberger i S-ka, Spółka Komandytowa w Gdyni, 16 lutego 1934 dopisano: do spółki wstąpił jeden komandytarjusz, oraz że wkład jednego z komandytarjuszy został zmniejszony.
Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 178, dnia 13 września 1933 r. wpisano firmę: „Optynaut" D. Glezer, Spółka komandytowa w Gdyni. Osobiście odpowiedzialną wspólniczką jest Dorotea Glezer z Gdańska. Optykowi Mojżeszowi Glezerowi z Gdyni udzielono prokury. Spółka rozpoczęła swe czynności dnia 1 stycznia 1933 r.
Do spółki wstąpił jeden komandytarjusz.
Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym wpisano przy firmie Towarzystwo Osadnicze z ograniczoną poręką w Toruniu dnia 26 stycznia 1934: W miejsce dotychczasowego członka Zarządu Tomaszewskiego wybrano Marjana Reinkego z Torunia.
Sąd Grodzki Toruń.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 249 dnia 14 sierpnia 1933 wpisano firmę: Przedsiębiorstwo robót inżynierskich inż. Leszek Muszyński i Inż. Juljusz Arkin, Spółka budowlan.-chłodnicza, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni. Przedmiotem spółki jest prowadzenie wszelkiego rodzaju robót inżynieryjno-budowlanych, a między niemi i budowy chłodni. Kapitał zakładowy spółki wynosi 20.000 złotych. Kierownikami firmy są: Leszek Muszyński i Juljusz Arkin, obaj inżynierowie w Warszawie. Umowę spółkową zawarto 19 lipca 1933 r. Wszelkie zobowiązania, umowy, kontrakty, weksle, żyra, czeki, pełnomocnictwa, akty notarjalne i hipoteczne w imieniu spółki podpisują obaj zarządcy. pozostałe zaś czynności, to jest podpisywanie korespondencji, niezawierającej zobowiązań, odbiór wszelkiego rodzaju korespondencji i pieniędzy oraz towarów w imieniu spółki odbywać się będzie za podpisem jednego z zarządców. Spółka zawarta została do dnia 31 grudnia 1934 r. O ile na pół roku przed tym terminem jeden wspólnik nie wypowie drugiemu, to spółka przedłuża się na rok następny i tak dalej, dopóki nie nastąpi wypowiedzenie na pół roku z góry.
Sąd Grodzki w Gdyni.

Sąd Grodzki w Bydgoszczy zawiadamia, że zamierza wykreślić z urzędu firmę Albert Woythaler w Bydgoszczy zap. w tut. rejestrze handlowym w oddziale A pod Nr. 835 i w tym celu zakreśla czasokres 3 miesięcy do wniesienia ewentl. sprzeciwu.
Bydgoszcz, dnia 16 stycznia 1934 r.
Sąd Grodzki.

Sąd Grodzki w Bydgoszczy zawiadamia, że zamierza z urzędu wykreślić jawną spółkę handlową pod firmą Holzhandelgeschäft Schiller u. Co. Memel filja w Bydgoszczy, zapisaną w tut. rejestrze handlowym w oddziale A pod Nr. 1073 i w tym celu zakreśla czasokres 3 miesięcy do wniesienia sprzeciwu.
Bydgoszcz, dnia 22 stycznia 1934 r.
Sąd Grodzki.

Sąd Grodzki w Bydgoszczy zawiadamia, że zamierza wykreślić z urzędu firmę Tiefbaugeschäft, właśc. Erich Biehler w Bydgoszczy, zap. w tut. rejestrze handlowym w oddziale A pod Nr. 826 i w tym celu zakreśla czasokres 3 miesięcy do wniesienia ewentl. sprzeciwu.
Bydgoszcz, dnia 16 stycznia 1934 r.
Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B, pod Nr. 57, przy firmie „Giesche", Towarzystwo Węglowe Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 23 stycznia 1934 r. dopisano: Prawo zastępowania spółki przez likwidatora wygasło. Spółka wygasła.
Sąd Grodzki w Gdyni.

W tut. rejestrze handlowym, w dziale B, na stronie 51, odnośnie firmy Towarzystwo Akcyjne „Plon" Dom Zbożowy i Komisowy Oddział Inowrocław w Inowrocławiu, ul. Dworcowa 21, wpisano dziś co następuje: „Udzieloną prokurę Janowi Głowińskiemu z Janowca odwołano".
Inowrocław, dnia 9 lutego 1934 r.
Sąd Grodzki.

W tut. rejestr handlowy „Daimon", Spółka z ogr. odpow., Polska Fabryka Ogniw i Bateryj, Starogard, ul. Kościuszki 122, wpisano, że kapitał zakładowy został podwyższony na 100 000 zł, i że cały nowy udział w kwocie 80.000 zł, został wpłacony.
Starogard, dnia 12 lutego 1934 r.
Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym ,oddział B pod Nr. 64 wpisano dziś przy firmie „Labor", spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, Poznań, filja w Tczewie, że w miejsce odwołanego kierownika spółki, Eryka Peschken, kierownikiem spółki jest Ryszard Stiller z Puszczykowa.
Tczew, w lutym 1934 r.
Sąd Grodzki.

Do tutejszego rejestru handlowego, pod Nr. 3. R. H. B. 40 zapisano dziś przy firmie „Unia" Zjednoczone Fabryki Maszyn dawniej A. Ventzki i Peters Sp. Akc. w Grudziądzu, że uchwałą zwyczajnego walnego zgromadzenia z dnia 29 kwietnia 1933 r. zmieniono statut — brzmienie firmy — firma brzmi „Unia" Zjednoczone Fabryki Maszyn dawniej A. Ventzki i Peters Spółka Akcyjna.
W Brodnicy znajduje się oddział.
Grudziądz, dnia 11 października 1933 r.
Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B, pod Nr. 280, wpisano przy firmie: Unitas — Spółka Węglowa z ogr. odp. Katowice, oddział w Bydgoszczy, że kierownictwo generalnego dyrektora Arweda Pistorinsa wygasło.
Bydgoszcz, dnia 15 lutego 1934 r.
Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 154, przy firmie: „Balto-Polak", Zakłady Graficzne i Wydawnicze, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni, dnia 26 stycznia 1934, dopisano, iż odwołano kierownika Pawła Kamrowskiego, a w jego miejsce ustanowiono kierownikiem spółki Augusta Kura, urzędnika prywatnego z Gdyni.
Sąd Grodzki w Gdyni.

Do tutejszego rejestru handlowego pod Nr. 3 R. H. B. 39 zapisano dziś przy firmie Herzfeld i Victorius Spółka Akcyjna w Grudziądzu, że postanowieniem walnego zgromadzenia akcjonarjuszów z dnia 4 stycznia 1932 r. uchwalono zmianę § 3 ustępu I, punkt a) i b) statutu spółki — (kapitał akc. spółki wynosi 3.000.000 zł) i podzielony jest na 27.320 sztuk akcyj serji A na okaziciela każda po 100 zł nominalnej wartości, na 2.680 sztuk akcyj serji B. imiennych, każda po 100 zł. nominalnej wartości.
Grudziądz, dnia 10 lutego 1934 r.
Sąd Grodzki.

Do tutejszego rejestru handlowego, oddział B. pod Nr. 221, dnia 3 stycznia 1933 r. wpisano firmę: Towarzystwo handlowo-ekspedycyjne „Mosped", Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Siedziba spółki jest w Gdyni. Przedmiotem przedsiębiorstwa jest prowadzenie przedsiębiorstwa handlowo-ekspedycyjnego. Kapitał

zakładowy wynosi 20.000 złotych. Kierownikami spółki ustanowiono: Grzegorza Piotrowskiego, Natana Hamburgera i Szlama Erlicha — wszystkich z Warszawy. Umowę spółkową sporządzono dnia 3 października i 15 listopada 1932 r. Do wszelkich tranzakcyj handlowych w imieniu spółki, kupna i sprzedaży towarów, przyjmowania zobowiązań, podpisywania weksli, czeków i tratów, podejmowania pieniędzy spółkowych z banków, od władz i instytucyj kredytowych, od osób prywatnych, podpisywania w imieniu spółki rachunków, korespondencji, oraz zawierania wszelkiego rodzaju aktów urzędowych i udzielania pełnomocnictw i prokur uprawnieni są dwaj kierownicy łącznie. Każdy kierownik uprawniony jest do odbierania w imieniu spółki za pokwitowaniem pod stemplem firmowym z poczty, telegrafu przystani, kolei, kantorów i od osób prywatnych wszelką korespondencję, przekazy, przesyłki i wszelkie towary.

Sąd Grodzki w Gdyni

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B, pod Nr. 266 dnia 30 stycznia 1934, wpisano firmę: P. Karberg & Co. Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Siedziba spółki jest w Gdyni. Przedmiotem przedsiębiorstwa jest import i eksport towarów wszelkiego rodzaju. Kapitał zakładowy spółki wynosi 10.000 złotych, podzielone na dziesięć udziałów równej wysokości. Każdy spólnik może mieć większą ilość udziałów. Członkiem zarządu jest Karberg Peter Christian, kupiec w Sopotach. Thaarupowi Jörgenowi, kupcowi w Gdańsku udzielono prokury. Umowę spółkową zawarto 16 stycznia 1934 r. Pismem, przeznaczonem do ogłoszeń spółki jest „Monitor Polski".

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B, pod Nr. 242 przy firmie: Kompanja Handlu Zamorskiego, Spółka Akcyjna w Gdyni, dnia 23 lutego 1934 r. dopisano, iż Dr. Wojciechowi Biesiadeckiemu w Warszawie udzielono prokury.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszy rejestr handlowy „Polski Steinmetz, Towarzystwo Eksploatacji Patentów Steinmetza, spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Starogard" wpisano, że prokura Witolda Steiborna i Józefa Gendaszyka wygasła.

Starogard, dnia 14 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszy rejestr handlowy wpisano:

Zakłady Przemysłowe M. Krenski, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Starogardzie.

Przemysł drzewny.

Kapitał zakładowy spółki wynosi 10 000 zł. Każdy spólnik może mieć tylko jeden udział.

Jako członków zarządu ustanowiono wszystkich spólników, którzy mogą zastępować spółkę każdy z osobna:

Michała Krenskiego w Starogardzie,
Władysława Krenskiego w Starogardzie,
Alojzego Krenskiego w Rytlu,
Józefa Krenskiego w Starogardzie.

Starogard, dnia 20 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

Do tutejszego rejestru handlowego zapisano dziś pod Nr. 3. R. H. A. 979 przy firmie Irena Andrzejewska, skład bławatów, towarów krótkich i konfekcji w Grudziądzu, właśc. Irena Andrzejewska z Rawicza, że firma wygasła.

Grudziądz, dnia 22 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 268, dnia 10 lutego 1934 r. wpisano Powszechny Bank Związkowy w Polsce Spółka Akcyjna w Warszawie, Oddział w Gdyni: — po francusku: Société Générale de Banque en Pologne Société Anonyme à Warszawa succursale à Gdynia; po angielsku: General Banking Corporation of Poland Limited at Warszawa, Gdynia branch; po niemiecku: Allgemeiner Bank Verein in Polen Aktiengesellschaft in Warszawa, Filiale Gdynia; po włosku: Società Generale di Banca in Polonia Società Anonima in Warszawa, figlia Gdynia. Siedziba spółki jest w Warszawie; miejsce oddziału w Gdyni. Oddziały: we Lwowie, Krakowie, Bielsku, Białej, Drohobyczu, Cieszynie, Przemyślu, Stanisławowie i Tarnowie. Oddział, mający siedzibę we Lwowie, nosi tytuł zakładu Głównego. Celem spółki jest załatwianie wszelkiego rodzaju interesów bankierskich, handlowych i przemysłowych. Kapitał zakładowy 8.000.000 zł., podzielony na 72.000 akcyj na okaziciela, oznaczonych lit. „A", oraz 8.000 akcyj uprzywilejowanych imiennych, oznaczonych lit. „B." całkowicie wpłacony. Zarząd (Dyrekcję) stanowią: Naczelny Dyrektor Dr. Wacław Fajans, dyr. Andrzej Szarski, obaj z Warszawy i dyrektor Adolf Herman Schotz ze Lwowa. Kierownikowi Jerzemu Hildtowi z Gdyni i Dr. Robertowi Tauschińskiemu z Soppot udzielono prokury dla oddziału w Gdyni z tem, iż za oddział Banku podpisują obaj wymienieni łącznie. Statut Spółki zatwierdzony przez Ministrów Przemysłu i Handlu oraz Skarbu opublikowany został w Nr. 62 „Monitora Polskiego" z 16 marca 192 r., obecnie zaś obowiązuje statut, uzgodniony z postanowieniami Rozp. Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o Prawie Akcyjnem (Dz. U. R. P. Nr. 39, poz. 383), zatwierdzony przez tychże Ministrów i opublikowany w Nr. 122 „Monitora Polskiego" z dnia 31 maja 1932 r. (Sprostowanie w Nr. 126 „Monitora Polskiego" z 4 czerwca 1932 r.) Firmę spółki podpisują łącznie bądź dwaj członkowie zarządu, bądź jeden członek zarządu łącznie z prokurentem, bądź dwaj prokurenci.

Jako niewpisane ogłasza się: Kapitał zakładowy dzieli się na 80.000 akcyj po 100 zł nominalnej wartości każda, z czego 72.000 akcyj zwyczajnych na okaziciela, oznaczonych lit. „A." i numerami od 1 do 24.000 oraz 32.001 do 80.000 oraz 8.000 akcyj uprzywilejowanych imiennych, oznaczonych lit. „B." i numerami od 24.001 do 32.000. Każda zwyczajna akcja 100 zł na okaziciela (lit. A.) daje prawo do jednego głosu, każda uprzywilejowana 100 zł akcja imienna daje prawo do 10 głosów. Dyrekcja składa się z dwóch do sześciu dyrektorów, mianowanych i odwoływanych przez Radę Banku.

Walne Zgromadzenie zwołuje dyrekcja przez dwukrotne ogłoszenie.

Obowiązkowe obwieszczenia Banku umieszczane będą w pismach przez prawo przewidzianych oraz w jednem z pism codziennych w miejscu siedziby Banku według wyboru Walnego Zgromadzenia.

Sąd Grodzki w Gdyni

W tutejszym rejestrze handlowym, wpisano dnia 18 lutego 1934 r. przy firmie: Toruński Port Drzewny, Towarzystwo Akcyjne Toruń W miejsce dotychczasowych członków Zarządu Mieczysława Stanki, Łucjana Basińskiego i Sylwestra Tomaszewskiego wybrano:

1) Bolesława Krzyszkowskiego , 2) Alojzego Kirsteina, 3) Jacka Domańskiego, wszyscy z Torunia, a w miejsce zast. członka zarządu Jana Piskorskiego — Franciszka Bałę z Torunia.

Sąd Grodzki Toruń

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 67 z dnia 7 marca 1934 r. przy firmie: Bergenske Baltic Transports Ltd. Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni dopisano:

Udzielono prokury kupcowi Chrystopherowi Stockingerowi z Gdańska — Wrzeszcz.

Sąd Grodzki w Gdyni

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 267 dnia 10 lutego 1934 r. wpisano firmę: Bałtyckie Aukcje Owocowe, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, Baltic Fruits Auction Ltd. Siedzibą spółki jest Gdynia. Przedmiotem spółki jest prowadzenie w Gdyni i w kraju przedsiębiorstwa akcyjnego wszelkiego rodzaju artykułów tak krajowego jak i zagranicznego pochodzenia które według zwyczajów przyjętych w handlu zagranicz-

nym podlegają sprzedaży na aukcjach i to na rachunek własny i komisowy, dalej kontrola towarów ekspertyza, przeróbka, magazynowanie, ekspedycja i wszelkie operacje w zakres handlu zagranicznego wchodzące. Głównym przedmiotem operacyj aukcyjnych są owoce świeże i suszone. Kapitał zakładowy wynosi 50.000 zł, podzielony na 5 równych udziałów. Poszczególny udział może być dzielony. Każdy wspólnik może mieć tylko jeden udział. — Członkami zarządu są: Franciszek Modrzewski, handlowiec w Warszawie i Ludwik Mieczysław Rotstat, inżynier w Gdyni. Umowę spółkową ustalono dnia 8 lutego 1934 r. Imieniem spółki działają i podpisują dwaj członkowie zarządu.

Sąd Grodzki w Gdyni

Spólnik w osobie firmy „Adamas" Hartgestein Gesellschaft mit beschränkter Haftung w Gdańsku, wniosła jako rzeczową wkładkę zakładową:

a) prawa do eksploatacji zgłoszonych patentów i znaku ochronnego pod nazwą „Adamas" wartości 16.000 złotych.

b) prawa do eksploatacji patentu na wyrób nowej maszyny do ubijania betonu wartości 10.000 zł.

c) dostarczenie spółce 60.000 kilogramów materjału „Adamas" wartości 6.000 złotych

d) dostarczenie jednej maszyny do ubijania betonu systemu Peckie wartości 10.500 złotych.

Spólnik Otomar Zielke z Przyjaźni wniósł jako rzeczową wkładkę zakładową szopę drewnianą w Starej Pile wartości 2.500 złotych.

Organem spółki jest „Monitor Polski".

Sąd Grodzki w Gdyni

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B pod Nr. 234 z dnia 4 kwietnia 1933 wpisano firmę: Towarzystwo Przemysłu Rybnego Bloomfields Spółka Akcyjna, po angielsku: „Bloomfields Fisch Industrial Co Limited Warsaw". Siedziba spółki jest w Gdyni. Przedmiotem przedsiębiorstwa jest prowadzenie w najszerszym zakresie handlu rybami morskiemi, organizowanie połowów morskich oraz importu i eksportu ryb morskich i innych oraz śledzi. — Kapitał akcyjny wynosi 250.000 zł. Kierownikami spółki są: Benno Friedmann, kupiec w Gdańsku, inż. Jan Podraszko w Warszawie i Neil Mackay w Great Yarmouth (Anglja). Prokury udzielono Henrykowi Gornowskiemu, handlowcowi w Gdyni. Umowę spółkową zawarto 11 lipca 1928 r. Uchwałą Walnego Zgromadzenia z 25 lutego 1933 r. zmieniono brzmienie paragrafu 5 statutu o tyle, iż siedzibą spółki jest Gdynia. O ile zarząd składać się będzie z jednej osoby będzie ona upoważniona do samodzielnego podpisywania w imieniu spółki wszelkich aktów i dokumentów. Przy wieloosobowym składzie zarządu wszelka korespondencja oraz pokwitowania z odbioru z poczty korespondencji nie wyłączając pieniężnej winny być podpisywane przez jednego członka zarządu. Weksle, czeki, pełnomocnictwa, akty notarjalne i hipoteczne oraz wszelkie akty prywatne i zobowiązania w imieniu spółki winny być podpisane przez dwóch członków zarządu względnie przez jednego członka zarządu łącznie z prokurentem.

Sąd Grodzki w Gdyni

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 9

15. IV. 1934

BUDOWA CHŁODNI ŚLEDZIOWEJ W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.

Konieczność budowy specjalnej chłodni śledziowej w porcie rybackim w Gdyni jest sprawą niecierpiącą zwłoki. Już za kilka miesięcy rozpocznie się sezon angielskich śledzi solonych (szkockich), wraz z sezonem śledzi islandzkich. Obydwa te gatunki śledzi muszą być przechowywane w okresie letnim w chłodni. Bez pomieszczeń chłodniczych cały sezon letni będzie dla firm śledziowych w porcie rybackim w Gdyni zupełnie straconym, a firmy te narażone będą na znaczne powiększenie swych kosztów handlowych w czasie martwego dla nich sezonu. Ponieważ import śledzi solonych jest związany nierozerwalnie z tranzytem tego towaru przez Gdynię, wobec tego powstaną również straty dla samego portu.

Dalszy rozwój importu i tranzytu śledzi solonych przez port rybacki ma ogromne znaczenie dla uprzemysłowienia Gdyni, ponieważ powoduje powstanie przemysłu przetwórczego (fabryki konserw rybnych, wędzarnie, fabryki mączki rybnej, rafinerje tranu itp.), nie mówiąc już o korzyściach dla samych firm importowych, dla firm spedycyjnych, dla przewozu kolejowego itd. Analiza kosztów przejścia śledzi solonych przez Gdynię, wykazuje, że każda beczka ze śledziami solonemi pozostawia w porcie około sześciu złotych tytułem opłat wszelkiego rodzaju. W pierwszym roku importu śledzi przez Gdynię, tj. w roku 1933 przepuszczono ogółem przeszło sto tysięcy beczek (licząc również polskie połowy). W tym to roku 1933 przechowano w Chłodni Rybnej 6.440 dużych beczek i 4.762/2 małych beczek. W roku bieżącym wobec zapełnienia Chłodni Rybnej towarem z połowów polskich rybaków niema możliwości składowania śledzi solonych w takiej przynajmniej ilości jak w roku ubiegłym. Tymczasowo ratuje fatalną sytuację rozbudowa Chłodni Portowej, gdzie całe piętro o powierzchni około trzech tysięcy metrów kwadratowych ma być przeznaczone na składowanie śledzi solonych, co pozwoli na umieszczenie blisko piętnastu tysięcy dużych beczek. Z chwilą nastania jednak lepszej konjunktury dla naszego eksportu rolnego Chłodnia Portowa, nastawiona wyłącznie na obsługiwanie tego działu gospodarczego, nie będzie mogła, ze względu na brak miejsca, przechowywać importowanych śledzi solonych. Budowa więc specjalnej Chłodni Śledziowej o pojemności przynajmniej trzydziestu tysięcy dużych beczek wysuwa się na pierwszy plan w dziale inwestycyj portu rybackiego.

Chłodnia Śledziowa ma powstać tuż obok istniejącej Chłodni Rybnej, a maszyny chłodnicze istniejącej chłodni będą obsługiwały pomieszczenia chłodni śledziowej. Pozwoli to na wykorzystanie rentowne silnych maszyn Chłodni Rybnej, a tem samem zmniejszy koszta budowy Chłodni Śledziowej, mogącej korzystać z istniejących urządzeń chłodniczych. Pozwoli to na zabudowanie wolnych terenów i większe wykorzystanie portu rybackiego.

Chłodnia Śledziowa pozwoli na bardziej korzystną eksploatację istniejących zwykłych magazynów tranzytowych w porcie rybackim. Bez Chłodni Śledziowej magazyny te będą puste a w najlepszym wypadku słabo wykorzystane. Firmy osiedlone w porcie rybackim będą mogły normalnie pracować, mogąc wysyłki śledzi ze zwykłych magazynów uzupełniać towarem z Chłodni Śledziowej. Bliskie sąsiedztwo tych składów wpłynie na niskie koszta handlowe związane z manipulacją ruchu towarów. Bo handel śledziowy musi posiadać konieczne warunki rozwojowe. Śledzie solone składowane tak w magazynach zwykłych jak i w komorach chłodniczych wymagają obszernego i wygodnego miejsca. Kupcy śledziowi, przyjeżdżający po towar do Gdyni, oglądają szczegółowo zamawiany towar. Tak w magazynach zwykłych, jak i w komorach chłodzonych wytaczać i otwierać trzeba do obejrzenia np. sto beczek, z których kupiec wybierze tylko dwadzieścia. W magazynach zwykłych i chłodzonych konserwacja towaru wymaga dolewania solanki i wysortowywania psujących się śledzi, na co dużo wolnego miejsca potrzeba. Tym wszystkim warunkom odpowiadać musi każda nowoczesna Chłodnia Śledziowa, a budowa tej placówki w porcie rybackim w Gdyni pozwoli na uwzględnienie niezbędnych ulepszeń.

Budowa Chłodni Śledziowej w porcie rybackim w Gdyni na 30 tysięcy beczek kosztować będzie wedle pobieżnych obliczeń orjentacyjnych około miljona złotych. Poważna ta inwestycja ma wszelkie warunki rentowności włożonego kapitału.

Pozostaje tylko sprawa finansowania tej budowy, na co w obecnych warunkach Skarb

Państwa zdobyć się nie może. Żywotność jednak problemów. związanych z szybkim rozwojem handlu i przemysłu rybnego na terenie portu rybackiego w Gdyni, spowodowała zainteresowanie się tem zagadnieniem zdrowej inicjatywy prywatnej. Firmy importu śledzi solonych, wraz z zainteresowanemi firmami spedycyjnemi na terenie Gdyni zadeklarowały swój czynny udział w finansowaniu budowy, przy równoczesnem poparciu Morskiego Instytutu Rybackiego. Należy przypuszczać, że i sfery bankowe przyczynią się do realizacji poczynań inicjatywy prywatnej. W tych warunkach pokrycie niezbędnego kapitału i przez te czynniki nie powinno napotkać na większe trudności, a budowa Chłodni Śledziowej w tych warunkach byłaby kwestją najbliższego czasu.

Oddanie do użytku Chłodni Śledziowej postawi port rybacki w Gdyni w rzędzie najbardziej nowoczesnych portów, a nam wystawi świadectwo żywotnego postępu pionierskiej pracy nad morzem.

B. Sotkowski.

KRONIKA

— **Połowy szprota w tygodniu** poświątecznym ograniczono celowo wobec braku zapotrzebowania. gdyż wędzarnie wędziły tylko bardzo znikome ilości towaru. Cena na szproty spadła do sześciu złotych za sto kilo.

— **Dwa kutry rybackie wjechały na mieliznę** w sobotę 7 kwietnia od strony pełnego Bałtyku naprzeciwko Jastarni. W czasie połowu łososi mgła była tak silną, że rybacy stracili orjentację. Chołownik Urzędu Morskiego wyratował obydwa kutry. W ostatnich czasach wypadki osiadania na mieliźnie w pobliżu naszego wybrzeża prześladują wyraźnie tak statki zagraniczne jak i nasze kutry rybackie.

— **Jesiotr o wadze 71 kg został złowiony** w Zatoce obok Jastarni w pławnice (sieci do łowienia łososi). Szczęśliwy rybak otrzymał za ten rzadki okaz w naszych wodach 3,50 zł za kilogram jesiotra. Wobec braku nabywcy krajowego i trudności sprzedaży na rynku gdyńskim, zdołano ulokować jesiotra w Gdańsku.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Śląsk	17. 4.	21. 4.	25. 4.	—	28. 4.
Poseidon	24. 4.	28. 4.	2. 5.	—	5. 5.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required —Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — 30. 4.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	23. 4.	28. 4.	25. 4.
Irene	16. 4.	21. 4.	18. 4.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 19. 4. — z Gdańska 21. 4.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 26. 4. — z Gdańska 28. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni ca 15. 4.
s/s Ingeborg — z Gdyni ca 30. 4.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 17. 4. — z Gdańska 19. 4.
s/s Erna — z Gdyni 1. 5. — z Gdańska 3. 5.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)
(Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 13. 4. — z Gdańska 13. 4.
s/s Akershus — z Gdyni 27. 4. — z Gdańska 26. 4.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów
(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 23. 4. — z Gdańska 21. 4.
s/s Jaederen — z Gdyni 7. 5. — z Gdańska 5. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 22. 4

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 10. 4. — z Gdańska 10. 4.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 22. 4.
m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni 14. 4.

Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni ca 23. 4. — z Gdańska ca 23. 4.
m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni ca. 30. 4. — z Gdańska ca. 30. 4.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Irene — z Gdańska 21. 4.
s/s Minos — z Gdańska 28. 4.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 18. 4. — z Gdańska 19. 4.
s/s Little Evy — z Gdyni 28. 4. — z Gdańska 29. 4.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Sylt	14. 4.	17. 4.	21. 4.
Margareta	18. 4.	21. 4.	24. 4.
Birgit	25. 4.	28. 4.	1. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk	Hamburg
s/s Tczew	24. 4.	28. 4.	21. 4.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk lub substytut — z Gdyni 17. 4. — z Gdańska 20. 4.
s/s Chorzów — z Gdyni 24. 4. — z Gdańska 27. 4.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	14. 4.	17. 4.	23. 4.	25. 4.
Oscar Friedrich		21. 4.	26. 4.	28. 4.
Jupiter		24. 4.	30. 4.	2. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk lub substyt.	17. 4.	20. 4.	25. 4.
Tczew	24. 4.	27. 4.	4. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 23. 4. — z Gdańska 25. 4.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Amazone — z Gdyni 16. 4 — z Gdańska 18. 4.
s/s Merope — z Gdyni 23. 4. — z Gdańska 25. 4.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa — z Gdańska 24. 4. — z Gdyni 26. 4.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 17. 4. — z Gdyni 19. 4.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 18. 4. — z Gdyni 19. 4.
s/s Lublin — z Gdańska 25. 4. — z Gdyni 26. 4.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Minorca — z Gdyni 21. 4.
s/s Hague — z Gdyni 28. 4.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — 30. 4.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tula — z Gdyni 20. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni i Gdańska 20. 4.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dorit — z Gdyni 27./28. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 19/20. 4.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s August Schultze — z Gdyni i Gdańska 19/20. 4.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni i Gdańska 20. 4.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Fernebo i m/s Erland — z Gdyni 16. 4. — z Gdańska 18. 4.
m/s Norland — z Gdyni 1. 5. — z Gdańska 3. 5.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line
s/s Scanyork — z Gdyni 24. 4.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka
s/s Kościuszko — z Gdyni 2. 5.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)
s/s Kronprinzessan Margareta — z Gdyni 21. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Herades — z Gdańska ca. 30. 4. — z Gdyni ca. 28. 4.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)
s/s City of Wellington — z Gdyni 21. 4.
s/s Helenus — z Gdyni 12. 5.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.
m/s Kaaparen — z Gdyni 22. 4.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia
Odjazdy z Nowego Yorku	„	Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork 31. 3.		s/s Scanyork 15. 4.
s/s Scanmail 14. 4.		s/s Scanmail 28. 4.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski 26. 4.	s/s Pułaski 8. 5.
s/s Kościuszko 17. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski 28. 4.	s/s Pułaski 8. 5.
s/s Kościuszko 19. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Poseidon			18. 4.	—	21. 4.
s/s Śląsk	17. 4.	21. 4.	25. 4.	—	28. 4.
s/s Poseidon	24. 4.	28. 4.	2. 5.	—	5. 5.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Sylt	14. 4.	17. 4.	21. 4.
Margareta	18. 4.	21. 4.	24. 4.
Birgit	25. 4.	28. 4.	1. 5.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	21. 4.	24. 4.	28. 4.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga 24. 4.   s/s Little Evy — z Hamburga 5. 5.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 21. 4   z Rotterdamu — s/s Cieszyn lub substytut 28. 4.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 5. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Niobe		16. 4.	18. 4.
Pylades		19. 4.	21. 4.
Butt	17. 4.	23. 4.	25. 4.
Oscar Friedrich	21. 4.	26. 4.	28. 4.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Tczew 20. 4.   z Antwerpji — s/s Śląsk lub substytut 25. 4.
z Antwerpji — s/s Tczew 4. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — Butt 14. 4.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene	12. 4.	16. 4.	18. 4.	21. 4.
Minos	19. 4.	23. 4.	25. 4.	28. 4.
Irene	26. 4.	30. 4.	2. 5.	5. 5.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Warszawa	19. 4.	22. 4.	24. 4.
s/s Warszawa	3. 5.	6. 5.	8. 5.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	12. 4.	16. 4.	17. 4.
s/s Baltonia	26. 4.	30. 4.	1. 5.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	12. 4.	15. 4.	18. 4.
s/s Lublin	19. 4.	22. 4.	25. 4.
s/s Lech	26. 4.	29. 4.	2. 5.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Toledo		17. 3.	24. 3.	—	26. 4.
s/s Thode Fageliwid	7. 4.	12. 4.	19. 4.	5. 4.	9. 5.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia			Przyjazd	
	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Gdynia	Gdańsk
par. Orient	12. 3.	14. 3.	17. 3.	16. 4.	18. 4.
par. Equator	23. 3.	25. 3.	28. 3.	30. 4.	1. 5.
par. Mercator	12. 4.	14. 4.	17. 4.	16. 5.	18. 5.

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
m/s	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Gdynia—Gdańsk
Gotland		8. 3.		15. 3.	25. 3.			23. 4.
Blaland				13. 4.	22. 4.			14. 5.

Morze Śródziemne — Marsylja, Zachod. Włochy, Bari, Sycylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
	Marsylja	Genua	Livorno	Neapol	Catania	Messina	Palermo	Gdynia—Gdańsk
par. Albania	6. 4.	7-10. 4.		12. 4.	17. 4.	18. 4.	19./20. 4.	8. 5.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. August Schultze wyszedł z Casablanca 24. 3. — oczekiwany w Gdyni 14. 4.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

s/s Deucalion — odjazd z Singapore 7. 3. — przyjazd do Gdyni 19. 4.